Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10732**

18. Wahlperiode 14.12.2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Lisa Paus, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Renate Künast, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden, Dr. Thomas Gambke, Anja Hajduk, Dr. Tobias Lindner, Corinna Rüffer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Steuerliche Rahmengestaltung für Diesel-Pkw

Seit über einem Jahrzehnt nimmt der Marktanteil von Dieselautos in der Bundesrepublik Deutschland deutlich zu. Diese Entwicklung wird immer wieder als für den Klimaschutz positiv eingestuft, so etwa seitens des Verbandes der Automobilindustrie. Auch für Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt leisten Dieselmotoren „durch die CO_2-Einsparung einen wertvollen Beitrag, dass wir unsere Klimaziele erreichen können“ (vgl. www.tagesschau.de/wirtschaft/dobrindt-diesel-steuer-101.html, 21. Dezember 2015). Gleichzeitig ist offenkundig, dass mit der Verbreitung von Dieselfahrzeugen die Luftqualität in Städten massiv beeinträchtigt wird. Nach Angaben der Europäischen Kommission überschreiten derzeit hergestellte Euro-6-Dieselfahrzeuge im Durchschnitt unter realen Fahrbedingungen im Vergleich zu Labortests den NO_x-Grenzwert um das Vier- bis Fünffache. Ebenso sind die Verbrauchs- bzw. CO_2-Werte bei zahlreichen Automodellen nicht stimmig und weichen deutlich von Herstellerangaben ab. Diesel-Pkw werden seit Jahren politisch gefördert, etwa durch im Vergleich zum Benziner großzügigere Schadstoffgrenzwerte, fehlende Nachprüfungen von Realemissionen oder durch die steuerliche Vergünstigung von Dieselkraftstoff. Das Umweltbundesamt fordert, solche umweltschädliche Subventionen abzubauen und das freiwerdende Geld in den Klimaschutz zu investieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch ist der finanzielle Gesamtumfang der Steuerbegünstigung von Dieselkraftstoff gegenüber Benzin aufgrund des niedrigeren Steuersatzes bei der Energiesteuer?
2. Was war der Grund in den 90er-Jahren, die Steuer auf Benzin deutlich stärker anzuheben als auf Diesel, und haben dabei klimapolitische Gesichtspunkte eine Rolle gespielt?
3. Sind die Gründe eines niedrigeren Steuersatzes auf Dieselkraftstoff vor dem Hintergrund der steigenden Belastungen mit Feinstaub und Stickstoffoxiden in den Städten in der Vergangenheit erneut geprüft und in Verhältnis zu den entstehenden gesundheitlichen Nachteilen und Kosten der durch Dieselfahrzeuge verursachten Schadstoffe gesetzt worden, und wenn nein, warum nicht?

4. Wie hoch war der Anteil von Diesel-Pkw im Fahrzeugbestand und bei Neuzulassungen jeweils, als die stufenweisen Steuervergünstigungen in der Bundesrepublik Deutschland festgesetzt wurden (absolut und in Prozentangaben)?
5. Wie hat sich die Ausgestaltung des steuerlichen Kostenvorteils zwischen 1986 und 1999 entwickelt?
6. Wie hoch sind die Einnahmen aus der Energiebesteuerung von Diesel seit 1990 (tabellarische Darstellung in Euro getrennt nach Jahr, PKW und Nutzfahrzeugen und jeweils nach Hubraumklassen und Fahrzeugsegmenten)?
7. Wie hoch sind die Einnahmen aus der Energiebesteuerung von Benzin seit 1990 (tabellarische Darstellung in Euro getrennt nach Jahr, PKW und Nutzfahrzeugen jeweils nach Hubraumklassen und Fahrzeugsegmenten)?
8. Wie groß ist die Differenz aus den Einnahmen aus der Energiebesteuerung eines Dieselfahrzeugs und eines Benzinfahrzeugs, bezogen auf eine durchschnittliche Fahrzeugleistung von 15 000 km pro Jahr und dem aktuellen durchschnittlichen Verbrauch von Diesel- bzw. Benzin-PKW?
9. Wie hoch sind die jährlichen Steuermindereinnahmen von Dieselkraftstoff in Deutschland aufgrund des niedrigeren Steuersatzes bei der Energiesteuer und des in der Folge geringeren Mehrwertsteuersatzes und wie haben sie sich seit 1990 entwickelt (bitte einzeln in tabellarischer Form auflisten)?
10. Welchen Gesamtbetrag tragen die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Diesel-Pkw zum Kfz-Steueraufkommen bei?
11. Wie hoch ist die Gesamtsumme der Steuermindereinnahmen aufgrund des niedrigeren Steuersatzes auf Dieselkraftstoff seit dem Jahr 1990?
12. In welcher Höhe entfällt die Dieselkraftstoffvergünstigung auf den Bereich Lkw-Verkehr?
13. Warum wurden die Steuersätze für Diesel (und auch für Benzin) seit dem Jahr 2003 in der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr angepasst?
14. Wie hoch wären die staatlichen Mehreinnahmen bei der Energiesteuer im Jahr 2015 und in der Summe seit dem Jahr 2003, wenn die Steuersätze für Benzin und Diesel indexiert und an die Inflation angepasst worden wären, jeweils ohne und mit Verhaltenseffekten?
15. Wie hoch ist die staatliche Förderung für den Absatz von Elektro-Autos und den Aufbau einer Ladeinfrastruktur in den Jahren 2017 bis 2019?
16. Wie viele privatgenutzte Dienstwagen wurden seit 1990 jährlich zugelassen?
17. Wie lang war die durchschnittliche Haltedauer dieser Fahrzeuge?
18. Wie hoch ist der Anteil von Diesel-Pkw der Oberklasse bei neu zugelassen Fahrzeugen als Dienstwagen im Vergleich zu Privatzulassungen?
19. Wie hoch ist der Anteil von Diesel-Pkw bei privat genutzten Dienstwagen, und wie hat sich dieser Anteil seit dem Jahr 2003 verändert?
20. Wie hoch ist der durchschnittliche CO_2-Ausstoß neu zugelassener Dienstwagen im Vergleich zu Privatzulassungen?
21. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Steuervorteile für Dienstwagen in Deutschland und wie setzen sie sich zusammen?
22. Wie hoch war bis zum September 2016 das Volumen der staatlichen Förderung der Nachrüstung von Diesel-Pkw mit Rußpartikelfiltern?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

23. Mit welchen Verhaltenseffekten würde die Bundesregierung rechnen, wenn der niedrigere Dieselsteuersatz auf den Steuersatz für Benzin angehoben würde?

    Um wie viel würde sich die Fahrleistung kurz- und langfristig mindern und welche Emissionseinsparungen hätte das zur Folge?

24. Wie lange ist es nach Auffassung der Bundesregierung noch geboten, Dieselkraftstoff für den Pkw-Bereich aus Gründen des „Klimaschutzes“ steuerlich zu fördern?

25. Von welchen Mindereinnahmen geht die Bundesregierung beim Aufkommen der KFZ-Steuer aus, die entstehen, weil die auf dem Prüfstand im Labor gemessenen Typprüfwerte zum Ausstoß von Kohlenstoffdioxid von den tatsächlich auf der Straße gemessenen Emissionen abweichen?

26. Inwiefern können die Voraussetzungen der Steuerhinterziehung (§ 370 AO) erfüllt sein, wenn die auf dem Prüfstand im Labor gemessenen Typprüfwerte zum Ausstoß von Kohlenstoffdioxid von den tatsächlich auf der Straße gemessenen Emissionen abweichen, und es dadurch zu einer Steuerverkürzung kommt?

Berlin, den 13. Dezember 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333